

C.E.N° 5.459.282 (F.A.)

ADVERTENCIA:

El presente informe es un documento técnico que refleja la opinión de la JUNTA DE INVESTIGACIONES DE ACCIDENTES DE AVIACION CIVIL con relación a las circunstancias en que se produjo el accidente objeto de la investigación, con sus causas y sus consecuencias.

De conformidad con lo señalado en el Anexo 13 al CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Chicago /44) ratificado por Ley 13.891 y el Artículo 185 del CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285), esta investigación tiene el carácter estrictamente técnico, a los fines de prevenir futuros accidentes de similar tenor, por tanto no está orientada a determinar culpas o responsabilidades de carácter civil y/o penal.

La conducción de la investigación ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y con el objetivo fundamental de prevenir futuros accidentes.

Los resultados de esta investigación no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra, de índole administrativa o judicial que, en relación con el accidente/incidente, pudiera ser incoada con arreglo a leyes vigentes.

INFORME FINAL

Accidente ocurrido en: Paraje "Las Chapas" Ruta N° 25 Km 133 RAWSON (Pcia del CHUBUT)
Fecha: 02-Sep-99 Hora Local: 12:00 Hs. Local
Aeronave: LUSCOMBE 8E Matrícula: LV-RUM
Piloto: Piloto Privado de Avión N° 60682
Propietario: Raúl Guillermo Bernasconi

1. Información sobre los hechos.

1.1 Reseña del vuelo. En las proximidades de la zona de aterrizaje

El piloto realizaba el vuelo con la aeronave de su propiedad; Luscombe 8E, LV-RUM, acompañado de otro piloto, cumpliendo plan de vuelo VFR en condiciones VMC diurno. Despegó del Aeródromo Esquel a las 08:37 hs. local con destino a la localidad de Dique F. Ameghino y con alternativa en el Aeródromo de RAWSON, con un tiempo de vuelo estimado de 03:00 hs., en ruta las condiciones meteorológicas le obligan a realizar un descenso hasta los 1500 fts procediendo a reducir la potencia del motor, notando al mismo tiempo que se habían quedado sin comando de acelerador de motor, obligándolo a realizar un aterrizaje en la zona, sobre la Ruta Nacional N°25 .Cumpliendo el aterrizaje en forma normal y restándole un poco de potencia al motor, decide detenerlo para acortar la carrera de aterrizaje. Con la aeronave a una velocidad de 20 nudos la punta del ala derecha impacta en

un cartel indicador vial, al costado de la mencionada ruta, esto hizo que el avión virara a la derecha saliéndose de la cinta asfáltica, dirigiéndose hacia la banquina de tierra, con una depresión muy pronunciada con respecto a la altura de la ruta, motivando que el avión capotara. Como resultado de este accidente, el piloto al mando sufrió traumatismo de cráneo con pérdida temporal de la memoria y fue trasladado a un hospital de la zona, mientras que el copiloto resultó ileso.

1.2 Lesiones a personas

<u>Lesiones</u>	<u>Tripulación</u>	<u>Pasajeros</u>	<u>Otros</u>
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	1	-	-
Ninguna	-	1	-

1.3. Daños sufridos por la aeronave

Hélice doblada sin tener indicios de haber impactado con potencia.

Parte inferior de capot de motor abollado, múltiple de admisión motor roto, pata derecha de tren de aterrizaje rota, punta del ala derecha abollada en el borde de ataque (por impacto con cartel vial), punta de ala izquierda abollada en borde de ataque, fuselaje presenta arrugas a la altura parte posterior de ventanillas traseras, comando de acelerador del motor desconectado a la altura de la mariposa del carburador (posiblemente por haberse aflojado el tornillo que fija el alambre (acerado) comando de acelerador).

1.4 Otros daños

Leve raspón en el cartel indicador vial.

1.5 Información sobre el personal

El piloto (29 años) y propietario del avión contaba con Licencia de Piloto Privado con una experiencia total de 43 horas todas en el avión accidentado, con un total de 9 horas de vuelo en travesía, no habiendo sufrido anteriormente accidentes de aviación, su habilitación Psicofisiológica tiene validez hasta 03-Mar-00.

1.6 Información sobre la aeronave

La aeronave es un Luscombe 8-E monomotor, número de serie 5886, equipado con un motor Continental Tipo C-85-F, potencia 85 HP, número de serie 4711-6-12. Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia con fecha de vencimiento marzo del 2000. Matrícula LV-RUM.

Presenta un Formulario 337 de fecha 03-Mar-00 donde consta actividad célula total 1670.0 hs. Total de motor 3.930.0 hs firmado por Ernesto Pablo Cordazzi, Mecánico Aeronáutico Lic. N° 2013 registrado por FAA N° 881. Representante del “Aerotaller Nahuel”.

1.7. Información Meteorológica

Por tratarse de un lugar sin Estación Meteorológica (Paraje las Chapas Pcia. de Chubut cordenadas geográficas 43° 36' 17'' S – 66° 31' 26'' W) los datos los proporciona el Servicio Meteorológico Nacional. Los datos aportados por los pilotos daban nubosidad baja estratiforme con un techo de 1.000 pies aproximadamente, visibilidad 15 Km. Luz diurna total.

1.8. Ayudas a la navegación

No disponible en la zona..

1.9 Comunicaciones

Zona no controlada, sin comunicaciones.

1.10 Información del Aeródromo

Ruta Nacional 25 (aterrizaje de emergencia).

1.11 Equipos registradores de datos de vuelo

No dispone.

1.12 Información sobre el impacto y dispersión de restos

No hubo dispersión de restos, lo único verificable en el terreno fueron los rastros de frenado y derrape de ruedas en el asfalto y en la tierra, además de la huella dejada por la parte inferior del capot de motor hélice, punta de ala al impactar en la banquina, la distancia desde el cartel hasta el lugar donde quedó detenida la aeronave es de aproximadamente 40 metros.

1.13 Información Médica y Patológica

EL piloto sufrió traumatismo de cráneo con pérdida temporal de la memoria. El parte médico es de politraumatismos, traumatismo de cráneo sin pérdida del conocimiento, síndrome de confusión mental. Examen psíquico satisfactorio. Hematoma en el cuero cabelludo en vertex, confusión mental, amnesia episódica lacunar glasgow 14 que luego mejora.

1.14 Incendio

No se produjo.

1.15 Supervivencia

Ambos tripulantes fueron sostenidos por los cinturones de seguridad , no hubo deformación de cabina. Los pilotos fueron socorridos por una persona que circulaba por la ruta.

1.16 Ensayos e investigaciones

1.17 Información orgánica y de dirección

La aeronave está registrada a nombre de Raúl Guillermo Bernasconi. El piloto accidentado se declara propietario, no habiendo hecho el cambio de dominio ante el Registro Nacional de Aeronaves.

1.18 Información adicional

No se formulan

1.18.1 Opinión de los Asesores

1.18.1.1 El Asesor Técnico indica que “se debe informar a la DNA por la posible violación de DNAR 21.305 y 305 y 43.2. Enviar una muy enérgica nota a los talleres, ordenándoles usar solamente partes aprobadas (si así corresponde, fabricadas bajo Technical Standfard Order – TSO). La nota deberá enviarse especialmente a quienes intervinieron en el mantenimiento. En la misma nota, recordarles las exigencias del DNA 43.2”

1.18.1.2 El Asesor en Tránsito Aéreo expresa que no guarda relación con su Asesoría.

1.18.1.3 La Asesora Jurídica indica que “de la investigación técnica realizada no surgen causales de competencia de esta Asesoría Jurídica, debiendo tomar conocimiento de los hechos la DNA a los efectos que estime corresponder”.

1.18.1.4 El Asesor en Medicina Aeronáutica expresa que “si bien no se puede determinar los causales por fallas de performances humanas en este accidente se deja constancia que en la fecha 13-10-00 el INMAE informa fehacientemente al suscripto que el piloto Roberto Bubas hasta hoy no se ha presentado en el INMAE para renovar su aptitud psicofisiológica”.

2 ANÁLISIS

2.1 Decisión operativa

La decisión de realizar el aterrizaje de emergencia fue acertada ya que al quedarse sin el comando de acelerador la aeronave no mantenía su línea de vuelo. El lugar utilizado la Ruta Nacional N° 25 si bien no es recomendable, no tiene mucho tránsito

y las posibilidades de ser auxiliados por los transeúntes es mas factible que haber intentado aterrizar en un campo dado al tipo de suelo que predomina en ese sector. Cuando la aeronave se desplazaba con una velocidad de 20 Kts sobre la ruta impacta con la puntera del ala derecha con un cartel vial lo que produjo un cambio brusco de dirección saliéndose hacia la banquina donde se produjo el capotaje, por el desnivel que éste tenía.

2.2 Factor Técnico

De la comprobación realizada en el lugar del accidente se pudo observar que el comando de acelerador de motor, (alambre acerado con foto), se encontraba desprendido a la altura del carburador, donde hace contacto con la mariposa que transmite el movimiento del comando de cabina y que es aprisionado por el bulón. Al respecto es importante un comentario del acompañante del piloto, señor Daniel Wegrzin Piloto Privado 24.463 informa que, el mecánico que atendió el LV-RUM en el Aerotaller “Nahuel”, había instalado un resorte en la mariposa del carburador para que en caso de que se desprendiera el comando del acelerador del motor este quedara en posición acelerado, y que en otra oportunidad el Instructor de Vuelo N° 1002 y Mecánico Aeronáutico señor Roy Wegrzin con domicilio en Esquel, probando el avión LV-RUM notó que el acelerador del motor no reaccionaba correctamente, por lo que procedió a verificar el sistema y reparar el bulón que ajustaba el alambre (comando de acelerador) a la mariposa del carburador.

3 Conclusiones

3.1 Hechos definidos.

- 3.1.1 El piloto al mando tenía su documentación en regla.
- 3.1.2 Su experiencia no era suficiente (49 hs de vuelo total).
- 3.1.3 La aeronave cuenta con su documentación Técnica y su Certificado de Aeronavegabilidad en vigencia.
- 3.1.4 El piloto declara ser propietario de la aeronave, pero no se ha hecho el cambio de inscripción de propiedad ante el Registro Nacional de Aeronaves.
- 3.1.5 La operación de peso y balanceo estaba dentro de los márgenes normales.
- 3.1.6 La falla se produjo en el ajuste del comando del acelerador de motor. Se habían realizado tareas de mantenimiento sobre este comando, no asentadas en el historial de motor.

3.2 Causa:

Aterrizaje de emergencia en una ruta nacional durante un vuelo de travesía, por corte del comando, del acelerador debido a una deficiente instalación, produciéndose en la carrera de frenado el choque de la puntera de plano con un cartel vial y posterior capotaje de la aeronave.

4 RECOMENDACIONES

4.1 Al piloto de la aeronave:

Recordar que toda actividad técnica que se realice en el avión debe constar en las planillas de trabajo del taller e Historiales correspondientes de la aeronave con la firma del responsable habilitado para realizar el mantenimiento.

4.2 A la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA):

Dar pase de estas actuaciones a la DNA (Dirección de Aviación General y Registro Nacional de Aeronaves) para conocimiento de lo expuesto en los párrafos 1.3, 1.17, 1.18.1.1, 2.2, 3.1.4, 3.1.6 y 4.1.

Buenos Aires, de noviembre de 2000

Inv. Técnico y revisión del informe final: Sor I Omar QUINTEROS

Revisión y modificaciones:

Vcom. Miguel Alejandro FILIPANICS

Jefe Dto. Inv. Campo

V° B°

Com. (R) Nestor Oscar PELLIZA.

Director de Investigaciones